

Rok 1901.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. — Wydana i rozesłana dnia 29. września 1901.

Treść: (№ 149 i 150.) 149. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Rakownika do Lun. — 150. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Hartherga do Friedberga.

149.

Dokument koncesyjny z dnia 17. sierpnia 1901,

na kolej lokalną od Rakownika do Lun.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadającego w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wincentemu Feyerfeilowi, c. k. notaryuszowi w Karlinie, w spółce z Józefem Czermakiem, właścicielem fabryki w Rakowniku, Wincentym Rzyką, prezesem Rady powiatowej w Lunach, i doktorem Walentym Stopką, burmistrzem miasta Lun, na ich prośbę koncesę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako kolej główna drugiego rzędu, wychodząca ze stacji Rakownika, położonej przy linii kolejowej państwa Rakowniki—Protiwin, idąca na Chrasztyany, Lhotę, Domuszyce, Opocznę, Jimlin, Zeniechły i dobiegająca zapomocą dwóch łącznic krzywych do kolej lokalnej Postoloparty—Luny, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. № 238, jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. № 2 z r. 1895 i z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. № 85, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonariusze

dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. № 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Kolei koncesjonowanej daje państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie, potrzebnej na zapewnienie cztero-procentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, tużież na ratę amortyzacyjną rzeczonej pożyczki, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci Rząd.

Atoli wzmiankowana pożyczka pierwszeństwa może być zaciągnięta tylko w takiej sumie imiennej, jakiej potrzeba na uzyskanie gotówki w kwocie maksymalnej 7,500.000 koron, a jaka w swoim czasie przez Rząd będzie oznaczona.

§. 3.

Z czystego rocznego dochodu w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie zaciągnąć się mającej pożyczki pierwszeństwa taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, który podlega jego zatwierdzeniu, a według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Kwota, którą Rząd ma dopłacać z tytułu gwarancji, wypłacana będzie po sprawdzeniu rachunku rocznego, przedłożonego ze wszystkimi dokumentami, a to najpóźniej w trzy miesiące po przedłożeniu tego rachunku.

Jednakże skarb państwa wypłacać będzie już i przed tym terminem w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, kwoty częściowe, potrzebne na to, aby umówione odsetki od pożyczki, tudzież oznaczone planem umarzania raty amortyzacyjne mogły być zapłacone w zawarowanych terminach płatności, jeżeli koncesyjariusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzone za wysoko, koncesyjariusze winni otrzymać nadwyżkę niezwłocznie zwrócić.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancji, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od stu rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka oddawana będzie niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki razem z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płaćnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie zapłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesja moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, jakie miały zapłacone za odkupienie kolei (§. 17).

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stępłowe od kuponów, jakież podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakież o podatkach i należyciściach, któreby instytutowi finansowemu, udzielającemu pożyczki, miały być zwracane.

Od dopłat państwa nie będzie przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

§. 7.

Budowę kolej koncesyjowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, złożyć mają koncesyjariusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucję ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjariuszom do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolej żelaznych ustanowionych i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolej żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

§. 10.

Budowa kolej koncesyjowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Mi-

nisterstwo kolej żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolej żelaznych, a względnie urzędu, któremu Ministerstwo to poruczy.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu, ułożonych przy odpowiednim udziale organów rządowych, za bezpośredni wpływem Rządu i ile możliwości według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

§. 11.

Do wykonania koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszów.

Koncesyjusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, jakie Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa, która w miarę okoliczności będzie rozłożona na udziałowe zapisy dłużu; pożyczka ta nie może być oprocentowana wyżej jak po cztery od stu i musi być umorzona w przeciągu 76 lat, a kwota imienna takowej ustanowiona będzie przez Rząd (§. 2).

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbywać się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakież imiennego, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywiście zapłaconemi i strata na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną, żadne inne wydatki nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnym wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Statut spółki i formularze obligacji pierwszeństwa i akcji, jakie w danym razie będą emitowane, również plan umarzania obligacji pierwszeństwa i akcji, jakież kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawodowej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i mieć siedzibę w królestwach i krajach w Rzeczypospolitej Państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyroiskich i do zandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyjowanej. Przepisy rzeczywistego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Koncesyjusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony kraju, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane zniżone ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał w czasie całego okresu koncesji Rząd na rachunek koncesyjnych, którzy będą obowiązani zwracać Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Zresztą warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyjnymi.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osób i towarów, jakież co do klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu koncesyjne stowarzyszenia będą miały do ustanowionych warunków ruchu, a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakterze ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakież świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest zawsze ustawodawstwu, a koncesyjne obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesyjne obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, wymienionymi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, i to w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi jej częściami, opłacając za to stosowne wynagrodzenie.

§. 16.

Okres koncesji, tudzież ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, trwać będzie lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w § 8ym zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesyjnych, która nie dałaby się usprawiedliwić w myśl § 11 ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, a to pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie, w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie w miejsce koncesyjnych spłacenie pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek, jakieby koncesyjne za zezwoleniem Rządu zaciągnęły w celu pokrycia policalnych kosztów zakładowych (§. 11, ustęp 6), a to w kwotach, które w chwili odkupienia zalegać będą jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacyjami dłużu państwa.

Obligacje te liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei niniejszym koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleję podjazdową i przedsiębiorstwa poboczne własnością koncesyjnych, będące, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się od-

kupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji Rządu.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależysko przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa z tytułu gwarancji (§. 5) lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), a która według okoliczności obliczona będzie tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy czem oznaczony ma być termin i miejsce płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji tyczącej się odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyjariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie wyjdą z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należysko obrachun-

kowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależysk, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyjariusze posiadali, jakotę fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 17, ustępie 2.

Tak wtedy, gdy koncesja upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyjariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależysk kolei.

§. 19.

Po utworzeniu się spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące spółki, jakotę na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla publicznego dobra i finansowego interesu skarbu państwa, dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczoneo się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, dokumentem koncesyjnym, lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

150.
Dokument koncesyjny z dnia 28.
września 1901,
na kolej lokalną od Hartberga do Friedberga.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Fürstenfeld—Hartberg (—Neudau)” w Gracu na jej prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej lokalnej od Hartberga do Friedberga, która wybudowana być ma jako normalno-torowa kolej główna drugiego rzędu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używa Spółka dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidzianych.

§. 2.

Kolei koncesjonowanej, dla której ma być utrzymywany osobny rachunek ruchu według zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych, zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie potrzebnej na opłacenie czteroprocentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału zaciągniętego i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, tudzież na ratę amortyzacyjną tejże pożyczki, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci Rząd.

Atoli wzmiarkowana pożyczka pierwszeństwa zaciągnięta być może tylko w takiej maksymalnej sumie imiennej, jakiej potrzeba na uzyskanie gotówki w kwocie 4,040 000 K, suma ta będzie w swoim czasie przez Rząd oznaczona.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego, w §. 2 zagwarantowanego, obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, który podlega jego zatwierdzeniu, a według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Kwota, którą Rząd ma dopłacać z tytułu przyjęcia gwarancyi, wypłacana będzie po sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, i to najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tegoż.

Atoli skarb państwa będzie już i przed tym terminem — stosownie do potrzeby sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego — wypłacał kwoty częściowe, potrzebne na to, aby umówione odsetki od pożyczki, tudzież przepisane planem raty amortyzacyjne mogły być zapłacone w zawarowanych terminach płatności, jeżeli Spółka prosić będzie o to na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzone za wysoko, winna Spółka otrzymaną nadwyżkę zwrócić niezwłocznie.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwota, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od stu rocznie.

Gdy czysty dochód kolej koncesjonowanej przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka oddawana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki razem z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Przecenę państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie zaspokojone jeszcze w chwili, gdy koncesja moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałą jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do czego zalicza się w szczególności także wynagrodzenie (§. 14), jakie ma być zapłacone za odkupienie koncesjonowanej kolej żelaznej.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stępłowe od kuponów, jakież podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwoszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakież o podatkach i należytościach, któreby instytułowi finansowemu udzielającemu pożyczki, miały być zwracane.

Od dopłat państwa nie ma przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

§. 7.

Budowę kolei koncesyjowanej skończyć należy najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, który trwać będzie aż do 22. lipca 1980.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, złożyć ma Spółka na żądanie Rządu stosowną kaucję w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania z winy Spółki, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i

Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Po względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyjowanej kolej, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uważa to odstąpienie za dozwolone, a natomiast trzymać się będzie trzeba osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 10.

Budowa kolej koncesyjowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych, tudzież pod bezpośredniem kierunkiem i nadzorem tego Ministerstwa, a względnie urzędu, które takowe do tego wydeleguje.

Oddawanie budowy w przedsiębiorstwo, tudzież powierzanie dostaw, podlega bezpośredniemu wpływowi Rządu i oparte być ma na projekcie szczególnym i kosztorysie, ułożonych przy odpowiednim współdziałaniu organów rządowych, tudzież na warunkach stosowanych zwyczajnie przy budowie kolej państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

O ile objęciem akcji zakładowych zapewnione być mają dostawy materyałów, odstąpienia gruntów, tudzież inne świadczenia, wartość ich oceniona być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanymi, gdyby zaś porozumienie nie przyszło do skutku, drogą dobrowolnego sądowego oszacowania.

Wszelkie materyały budowlane, tabor kolejowy, szyny i inne części składowe kolej, tudzież wszelkie przedmioty do jej urządzenia służące, nażywać należy wyłącznie w fabrykach tutejszo-krajowych.

Na wyjątek od tego postanowienia pozwolić może Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć tego wszystkiego pod tymi warunkami co dceny, gatunku i czasu dostawy, pod jakimi podejmują się tego fabryki zagraniczne.

Przy robotach budowlanych zatrudniać należy głównie robotników tutejszo-krajowych.

§. 11.

Spółka jest upoważniona zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeń-

stwa, która według okoliczności może być rozłożona na udziałowe zapisy dłużu, a której suma imienna będzie przez Rząd oznaczona (§. 2); pożyczka ta ma być oprocentowana po cztery od stu, a umorzona w przeciągu 76 lat.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakież imiennego, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywiście zapłaconymi, tudzież ze stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną, żadne inne wydatki nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnym wyczerpaniu kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Formularze emitować się mających obligacji pierwszeństwa i akeyi zakładowych, które mają być nowo wydane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 12.

Ruch na kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek Spółki, która będzie obowiązana zwracać zarządowi kolej państwa koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakte, który Rząd zawrze w tym względzie ze Spółką.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osób i towarów, jakież co do klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu tele-

grafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu Spółka stosować się ma do ustanowionych warunków ruchu, a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakte ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakież świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu, a Spółka obowiązana jest poddać się takiej regulacji.

§. 13.

Zresztą postanowienia zawarte w Najwyższym dokumencie koncesyjnym z dnia 22. lipca 1890, Dz. u. p. Nr. 163, wydanym dla kolej lokalnej od Fürstenfeldu do Hartberga z odnogą do Neudau, a mianowicie w §§. 7, 9, 11 aż do 15 włącznie, stosowane być mają do kolej niniejszym koncesyjnowanej, a to z tym dodatkiem, że

- a) przepis, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowanej, a przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości;
- b) powołanie się na §. 3 przytoczonego powyżej Najwyższego dokumentu koncesyjnego, zawarte w §. 9, ustępie 2 tegoż dokumentu, stosować się ma w analogiczny sposób także do §. 7go niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- c) powołanie się, zawarte w §. 13, ustępie 1 przytoczonego powyżej Najwyższego dokumentu koncesyjnego, odnosić się ma od teraz do punktu 2 zmienionego poniżej w §. 14ym §. 12go rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego;
- d) §. 12 przytoczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego zastąpiony być ma następującymi postanowieniami §. 14.

§. 14.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolej koncesyjowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu, mianowicie nie tylko kolej od Fürstenfeldu do Hartberga z odnogą do Neudau, będącej przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. lipca 1890, Dz. u.

p. Nr. 163, lecz także koncesjonowanego niniejszym przedłużenia leże od Hartberga do Friedberga, a to pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce Spółki spłacenie pożyczki pierwzeństwa w §. 11 oznaczoną i wszelkich innych pożyczek, jakieby Spółka za zezwoleniem Rządu zaciągnęła, w kwotach, które w chwili odkupienia zalegają jeszcze jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacyjami dłużu państwa; z tej ostatniej kwoty zostaną jednak w danym przypadku potrącone należności państwa z tytułu zalegających zaliczek gwarancyjnych (§. 5) razem z odsetkami, o ile to nie stanowi uszczerobku dla zupełnego zaspokojenia emitowanych przez Spółkę akcji pierwzeństwa lit. a, przewidzianego w koncesji i w statutach.

Obligacje dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1 przepisanego, bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolci, o których mowa, ze wszystkimi do nich należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zasoby kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością Spółki będące i jej przedsiębiorstwa побoczne, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa z tytułu gwarancyi lub z jakich-

kolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu, która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustalenienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia osobnego komisarza do czerwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodząc będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

Wittek r. w.

